

**Motor vehicle with an air guidance device arranged in the body**

Patent Number: ☐ [US4673206](#)  
Publication date: 1987-06-16  
Inventor(s): KRETSCHMER HELMUT (DE); HOCHKOENIG MANFRED  
Applicant(s): PORSCHE AG (DE)  
Requested Patent: ☐ [EP0213387](#), [A3](#), [B1](#)  
Application: US19860900815 19860827  
Priority Number(s): DE19853530494 19850827  
IPC Classification: B62D37/02  
EC Classification: [B60K11/08](#), [B62D35/00C](#)  
Equivalents: ☐ [DE3530494](#), ☐ [JP62053287](#)

---

**Abstract**

---

For improving the air drag coefficient of a motor vehicle, discharge openings for a first air stream are provided in a cover part of the vehicle underside directly in front of and exclusively within the area of the wheels; the first air stream is conducted through an air guidance device arranged on the body side whereby a device for reducing the flow velocity of the first air stream is provided inside of the air guidance device. The first air stream has a smaller kinetic energy within the area of the discharge opening than the second air stream which flows through the space between the vehicle underside and the road surface.

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2

(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets

(11) Veröffentlichungsnummer:

**0 213 387**  
**A2**

(12)

# **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(21) Anmeldenummer: 86110338.0

(51) Int. Cl.<sup>4</sup>: B60K 11/08, B62D 35/00

(22) Anmeldetag: 26.07.86

(30) Priorität: 27.08.85 DE 3530494

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
11.03.87 Patentblatt 87/11(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT(71) Anmelder: Dr.Ing.h.c. F. Porsche  
Aktiengesellschaft  
Porschestrasse 42  
D-7000 Stuttgart 40(DE)(72) Erfinder: Hochkönig, Manfred, Dipl.-Ing. FH  
Rechbergstrasse 2  
D-7141 Möglingen(DE)  
Erfinder: Kretschmer, Helmut, Dipl.-Ing. FH  
Blumstrasse 41  
D-8751 Bessenbach 2(DE)

(54) Kraftfahrzeug mit einer aufbauseitig angeordneten Luftführungsvorrichtung.

(57) Zur Verbesserung des Luftwiderstandsbeiwertes eines Kraftfahrzeuges sind an einem Verkleidungsteil der Wagenunterseite unmittelbar vor und ausschließlich im Bereich der Räder Austrittsöffnungen für einen ersten Luftstrom A vorgesehen, der durch eine aufbauseitig angeordnete Luftführungsvorrichtung hindurchgeleitet wird, wobei innerhalb der Luftführungsvorrichtung eine Einrichtung zum Verzögern der Strömungsgeschwindigkeit des ersten Luftstromes A vorgesehen ist. Der erste Luftstrom A weist im Bereich der Austrittsöffnung eine geringere kinetische Energie auf als der zwischen Wagenunterseite und Fahrbahn hindurchströmende zweite Luftstrom B.

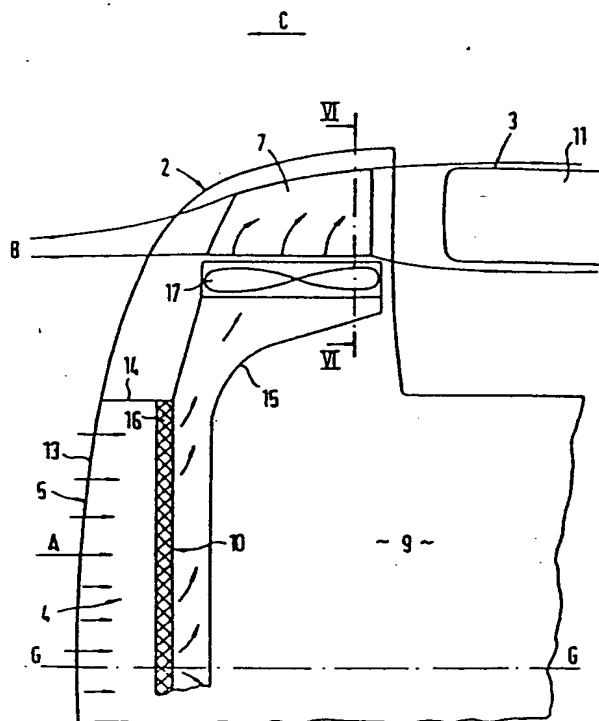


FIG. 3

EP 0 213 387 A2

# Kraftfahrzeug mit einer aufbauseitig angeordneten Luftführungsvorrichtung

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug mit einer aufbauseitig angeordneten Luftführungsvorrichtung für einen ersten Luftstrom, der über eine vor oder hinter den Rädern angebrachte Eintrittsöffnung in die Luftführungsvorrichtung gelangt und diese über eine an der Wagenunterseite vorgesehene Austrittsöffnung verläßt, wobei der erste Luftstrom mit einem zwischen der Wagenunterseite und der Fahrbahn hindurchströmenden zweiten Luftstrom zusammengeführt wird.

Bei einem bekannten Kraftfahrzeug der eingangs genannten Gattung (DE-PS 890 462) ist die Austrittsöffnung des ersten Luftstromes in Fahrzeuginnenrichtung gesehen, etwa im Bereich der Vorderachsebene angeordnet, und zwar benachbart einer Fahrzeuginnenmittelebene. Dieser Anordnung haftet der Nachteil an, daß zumindest ein Teilstrom des von vorne in den Bereich zwischen Fahrbahn und Verkleidungsteil einfließenden zweiten Luftstromes direkt auf die Räder strömt, wodurch starke, den Luftwiderstandsbeiwert erhöhende Verwirbelungen auftreten.

Aus der DE-PS 710 241 ist es bekannt, bei einem Fahrzeug vor den Rädern Verdrängungskörper anzuordnen, die die anströmende Luft an den Rädern vorbeileiten. Nachteilig an dieser Anordnung ist, daß die Verdrängungskörper wegen der für die gute Funktion des Fahrzeuges erforderlichen Bodenfreiheit bzw. wegen des Böschungswinkels nicht so ausgebildet werden können, wie dies zu einer spürbaren Verbesserung des Luftwiderstandsbeiwertes erforderlich wäre. Denn die Verdrängungskörper sind um so wirkungsvoller, je geringer der Abstand zwischen den Verdrängungskörpern und der Fahrbahn ist. Außerdem ist zur Herstellung und Montage der Verdrängungskörper ein zusätzlicher Aufwand nötig.

Aufgabe der Erfindung ist es, an einem Fahrzeug solche Vorkehrungen zu treffen, daß bei Einhaltung der vorgegebenen Bodenfreiheit die Räder des Fahrzeuges wirkungsvoll umströmt werden.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale beinhalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die Lage der Austrittsöffnungen des ersten Luftstromes unmittelbar vor und ausschließlich im Bereich der Räder sowie durch die Verzögerung der Strömungsgeschwindigkeit des ersten Luftstromes vor der Austrittsöffnung ein wirkungsvolles Um-

strömen der Räder und somit eine Reduzierung des Luftwiderstandsbeiwertes erfolgt. Dies wird dadurch erreicht, daß der erste, die Austrittsöffnungen passierende Luftstrom, eine geringere kinetische Energie aufweist als der zweite Luftstrom. Jedoch liegt beim ersten Luftstrom ein höheres Druckniveau vor als beim zweiten Luftstrom, d.h., der erste Luftstrom bildet ein leitkörperartiges Polster. Die bisher üblichen Verdrängungskörper entfallen.

Ein weiterer Vorteil der erfindungsgemäßen Anordnung besteht darin, daß der erste Luftstrom aufgrund der bei den meisten Fahrzeugen üblichen Kühlerdurchströmung bereits vorhanden ist.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden näher erläutert.

Es zeigt

Fig. 1 eine Seitenansicht eines Personenzuges,

Fig. 2 eine Teilseitenansicht dieses Personenzuges, teilweise im Schnitt,

Fig. 3 einen Schnitt nach der Linie III-III der Fig. 2 in größerem Maßstab,

Fig. 4 einen Schnitt entsprechend Fig. 3 jedoch mit in Fahrzeuginnenrichtung ausgerichteten Kühlern,

Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 4,

Fig. 6 einen Schnitt nach der Linie VI-VI der Fig. 3.

Das durch einen Personenzug dargestellte Kraftfahrzeug 1 besitzt einen Aufbau 2 und Räder 3. Innerhalb des Aufbaus 2 ist eine Luftführungsvorrichtung 4 für einen ersten Luftstrom A angeordnet. Dieser gelangt über eine Eintrittsöffnung 5 in die Luftführungsvorrichtung 4, durchströmt diese und wird zu einer, an der Wagenunterseite 6 vorgesehenen Austrittsöffnung 7 geleitet. Danach wird der erste Luftstrom A mit einem zwischen der Wagenunterseite 6 und der Fahrbahn 8 hindurchströmenden zweiten Luftstrom B zusammengeführt.

Damit der zweite Luftstrom B verwirbelungsarm zwischen Wagenunterseite 6 und Fahrbahn 8 hindurchströmen kann, ist die Wagenunterseite 6 mit einem aerodynamisch ausgebildeten, glattflächigen Verkleidungsteil 9 versehen. Vorzugsweise erstreckt sich das Verkleidungsteil 9 über die ganze Fahrzeuginnenlänge. Es besteht aber auch die Möglichkeit, das Verkleidungsteil 9 in Fahrtrichtung

C gesehen, lediglich vor einer Vorderachsebene D-D anzuordnen. Das Verkleidungsteil 9 wird durch eine Unterbodenverkleidung, eine Bugschürze oder dergleichen gebildet.

Zur Vermeidung einer direkten Anströmung der Räder 2 durch den zweiten Luftstrom B sind erfindungsgemäß die am Verkleidungsteil 9 angeordneten Austrittsöffnungen 7 für den ersten Luftstrom A unmittelbar vor und ausschließlich im Bereich der Räder 3 vorgesehen. Innerhalb der Luftführungsvorrichtung 4 ist eine Einrichtung 10 zur Verringerung der Strömungsgeschwindigkeit des ersten Luftstromes A angeordnet, so daß der erste Luftstrom A nach der Austrittsöffnung 7 eine geringere kinetische Energie aufweist als der zwischen Wagenunterseite 6 und Fahrbahn 8 hindurchtretende zweite Luftstrom B. Jedoch liegt beim ersten Luftstrom A ein höheres Druckniveau vor als beim zweiten Luftstrom B, d.h., der erste Luftstrom A bildet vor den Rädern 3 ein leitkörperartiges Polster, um das der zweite Luftstrom B seitlich vorbeigeleitet wird.

Gemäß Fig. 1 ist vor jedem Rad 3 des Personewagens eine Austrittsöffnung 7 vorgesehen, also vor beiden Vorderrädern 11 und den Hinterrädern 12. In Fig. 2 hingegen sind lediglich vor den beiden Vorderrädern 11 Austrittsöffnungen 7 angebracht.

Jede Austrittsöffnung 7 weist benachbart dem angrenzenden Rad 3 eine größere Breite auf als in einem in Fahrtrichtung C gesehen, weiter vornliegenden Bereich.

Die größte Breite E der Austrittsöffnung 7 soll etwa der Breite F des Rades 3 entsprechen. Eine gute Umströmung der Räder 3 wird beispielsweise dadurch erzielt, daß die Austrittsöffnung 7 in der Draufsicht gesehen, annähernd dreieckförmig ausgebildet ist, dergestalt, daß die Breite der Austrittsöffnung 7 entgegen der Fahrtrichtung C gesehen, kontinuierlich größer wird. Die Austrittsöffnung 7 kann auch halbkreisförmig, ellipsenförmig, trapezförmig oder dergleichen ausgebildet sein.

Die Eintrittsöffnung 5 ist entsprechend den Fig. 1 bis 4 an einem Bugenteil 13 des Aufbaus 2 angeordnet, und zwar in einem Bereich relativ hohen Staudrucks, so daß bei kleiner Dimensionierung der Eintrittsöffnung 5 stets eine ausreichende Menge an Luft in die Luftführungsvorrichtung 4 gelangt. Die Luftführungsvorrichtung 4 erstreckt sich zwischen der Eintrittsöffnung 5 und den jeweiligen Austrittsöffnungen 7 und wird durch aufbau-seitige Kanäle 14, kanalförmige Montageteile 15 oder durch eine Kombination der beiden genannten Elemente 14, 15 gebildet. Jeder Austrittsöffnung 7 ist ein separater Kanal 14 bzw. ein kanalförmiges Montageteil 15 zugeordnet.

Nach den Fig. 1 bis 4 ist innerhalb der Luftführungsvorrichtung 4 ein Kühler 16 angeordnet, durch den der erste Luftstrom A hindurchgeführt wird. Dadurch wird eine Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit des ersten Luftstromes A erreicht. Der Kühler 16 dient beispielsweise zur Kühlung einer nicht dargestellten Brennkraftmaschine. Gemäß den Fig. 1 bis 3 ist der Kühler 16 quer zur Fahrzeuglängsrichtung eingebaut, wogegen in Fig. 4 zwei seitlich außenliegende, mit Abstand zu einer Fahrzeuglängsmittlebene G-G angeordnete Kühler 16 vorgesehen sind, die etwa parallel zu dieser Ebene verlaufen.

In den Fig. 2 bis 4 ist jeweils nach dem Kühler ein Gebläse 17 angeordnet, damit auch bei geringer Fahrgeschwindigkeit eine ausreichende Aufschlagung des Kühlers 16 mit Kühlluft sichergestellt ist. Anstelle eines Kühlers 16 kann die Luftführungsvorrichtung 4 vor der Austrittsöffnung 7 auch eine Querschnittserweiterung 18 aufweisen, so daß auf diese Weise eine Verzögerung der Strömungsgeschwindigkeit erreicht wird.

Es besteht ferner die Möglichkeit, im Bereich der Austrittsöffnung 7 Leitelemente 19 anzuordnen, durch die der erste Luftstrom A frühzeitig in Strömungsrichtung des zweiten Luftstromes B umgelenkt wird. Eine Umströmung der Vorderräder 11, hervorgerufen durch den zweiten Luftstrom B, erfolgt aber auch dann, wenn keine Leitelemente 19 vorgesehen sind.

Wie Fig. 1 zeigt, weist das Verkleidungsteil 9 - in Fahrzeuglängsrichtung gesehen - im Bereich der Austrittsöffnung 7 einen etwa horizontal gerichteten Formverlauf 20 auf. In Fahrzeugquerrichtung gesehen, kann das Verkleidungsteil 9 im Bereich der Austrittsöffnung 7 entweder horizontal (Fig. 5) oder gerundet (Fig. 6) oder schrägverlaufend (nicht dargestellt) ausgebildet sein.

## Ansprüche

1. Kraftfahrzeug mit einer aufbauseitig angeordneten Luftführungsvorrichtung für einen ersten Luftstrom, der über eine vor oder hinter den Rädern angebrachte Eintrittsöffnung in die Luftführungsvorrichtung gelangt, und diese über eine an einer Wagenunterseite vorgesehene Austrittsöffnung verläßt, wobei der erste Luftstrom mit einem zwischen der Wagenunterseite und der Fahrbahn hindurchströmenden zweiten Luftstrom zusammengeführt wird, dadurch gekennzeichnet, daß die Austrittsöffnungen (7) an einem Verkleidungsteil (9) der Wagenunterseite (6) vorgesehen sind, und zwar unmittelbar vor und ausschließlich im Bereich der Räder (3), wobei innerhalb der Luftführungsvorrichtung (4) eine Einrichtung (10) zum Verzögern der Strömungsgeschwindigkeit des

ersten Luftstromes (A) vorgesehen ist, so daß der erste Luftstrom (A) im Bereich der Austrittsöffnung (7) eine geringere kinetische Energie aufweist als der zwischen Wagenunterseite (6) und Fahrbahn - (8) hindurchströmende zweite Luftstrom (B).

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Austrittsöffnungen (7) lediglich vor den beiden Vorderrädern (11) angeordnet sind.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Austrittsöffnungen vor den Vorderrädern (11) und/oder den Hinterrädern (12) vorgesehen sind.

4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß jede Austrittsöffnung (7) benachbart dem Rad (13) eine größere Breite aufweist als in einem in Fahrtrichtung C gesehen, weiter vorne liegenden Bereich.

5. Kraftfahrzeug nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die größte Breite (E) der Austrittsöffnung (7) etwa die Breite (F) des angrenzenden Rades (3) aufweist.

6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Verkleidungsteil (9) durch eine Unterbodenverkleidung, eine Bugschürze oder dergleichen gebildet wird.

7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Verkleidungsteil -in Fahrzeuginnenrichtung gesehen -im Bereich der Austrittsöffnung (7) einen etwa horizontal gerichteten Formverlauf (20) aufweist.

8. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung (10) durch einen Kühler (16) gebildet wird, durch den der erste Luftstrom (A) hindurchgeführt wird.

9. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung (10) durch eine vor der Austrittsöffnung (7) vorgesehene Querschnittserweiterung (18) der Luftführungsvorrichtung (4) gebildet wird.

10. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Austrittsöffnung (7) -in Draufsicht gesehen -etwa dreieckförmig ausgebildet ist.

25

30

35

40

45

50

55

247<sub>4</sub>

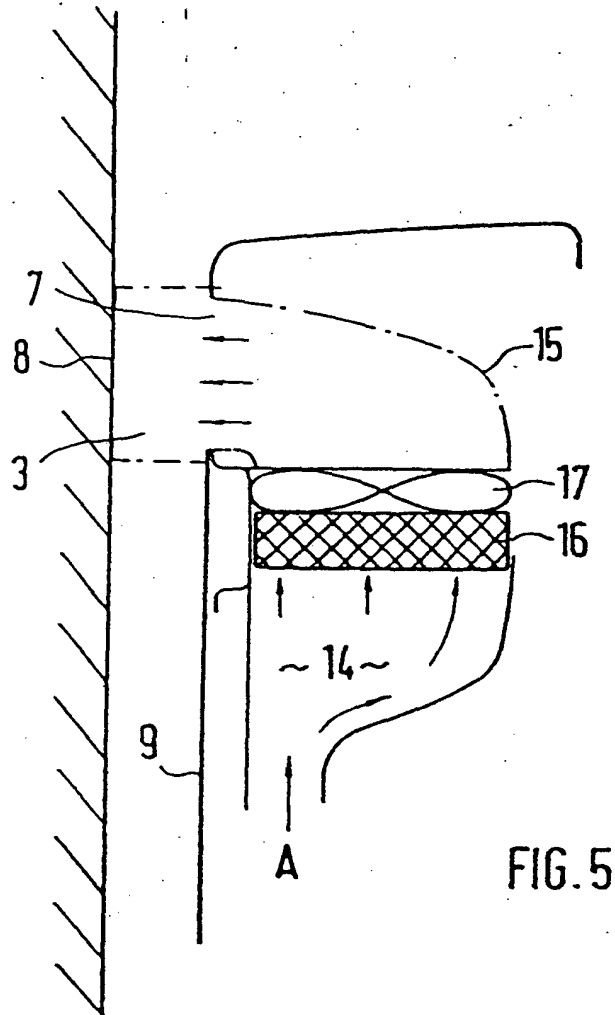


FIG. 5

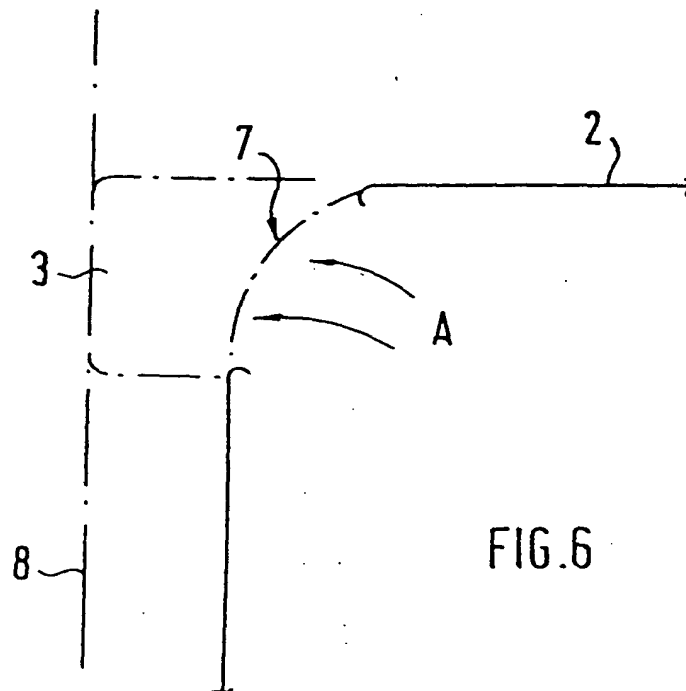


FIG. 6

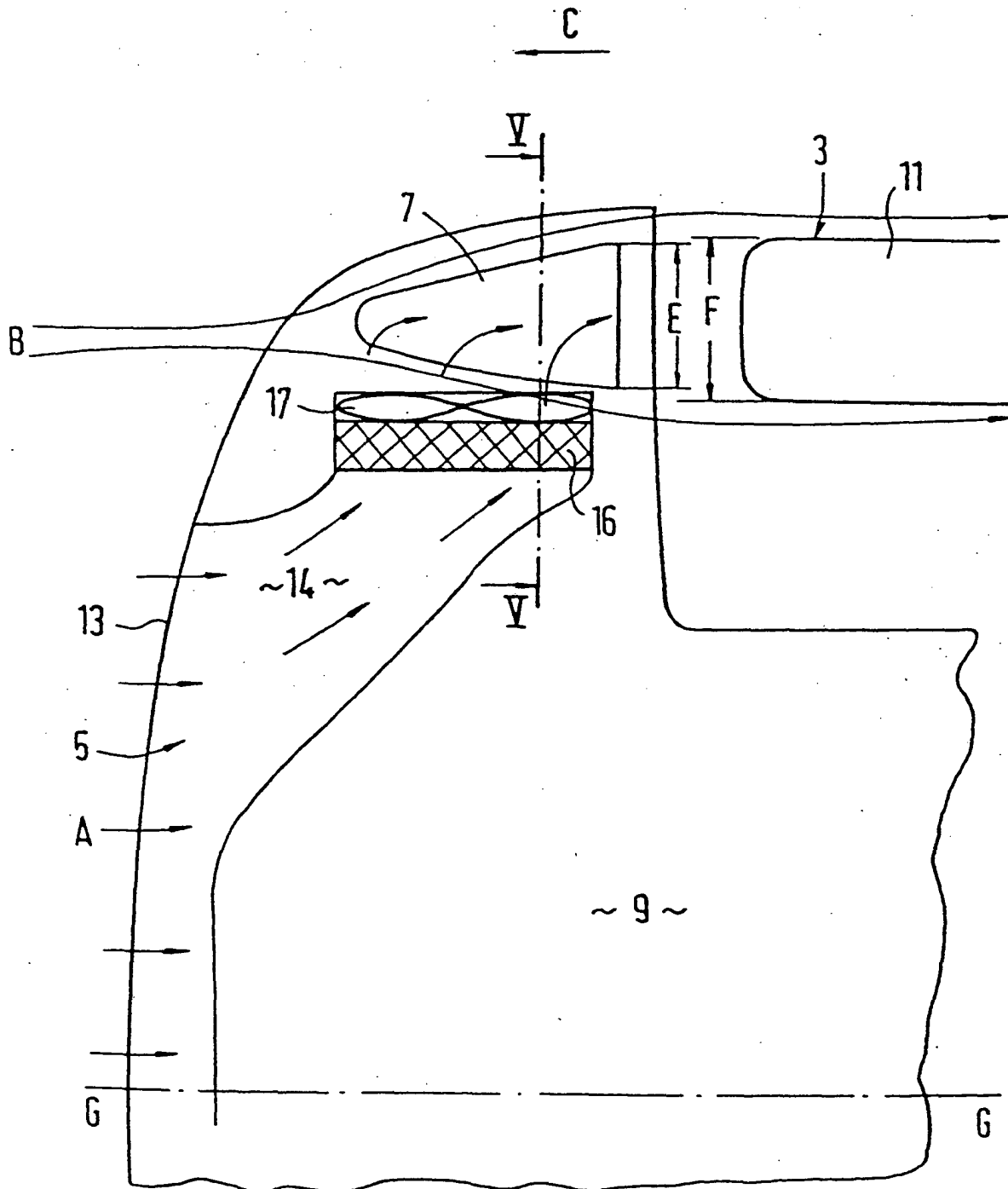


FIG. 4

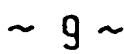


FIG. 3



